

ロンドンでバスに乗ろう！

名城大学経済学部 山本雄吾

はじめに

初めて訪れた街でバスに乗るのは難しい。線路のあるところしか走らない（当たり前だが）鉄道に比べて、バスは路線網が複雑で、果たして自分の目的地に行ってくれるかどうか、不安がつきまとう。本数が少なく待ち時間が長くなることも多く、どうしてもクルマ利用に流れがちである。これは旅行者に限らず、自分の暮らしている街でも同じで、普段行かない所に行くときは、やはりバスではなくクルマの方が楽と感じる人がほとんどだろう。

昨今、多くの都市で公共交通の利用促進が政策目標として掲げられている。その目的は、コンパクト・シティならびに低炭素地域の志向、道路交通の渋滞緩和、中心市街地の活性化などであるが、一部を除いて十分な成果を上げているケースは少ない。これは、とくにバスについては、路線が不便、本数が少ない、運賃が高いといった利用のバリアに加え、どのバスに乗ってどこで降りればよいのかわからない、という情報提供の不十分さも大きな要因といえる。

したがって、逆に言えば、（潜在的）バス利用者に対して、路

線や停留所、時刻等について丁寧な情報提供を行えば、ある程度の利用促進が図られる可能性がある。

昨冬、以上のような問題関心から、近年、バスの利用情報提供において大きな進歩がみられるロンドン市の状況を調査した。その調査結果の概要は他稿に譲るが、ここでは、ロンドンのバスの乗り方や、公共交通にまつわる最近の話題を紹介する。皆様の、次の英国旅行のご参考になれば幸いです。

ロンドンのバスは乗り難い？

多くの観光ガイドブックには、「ロンドンの地下鉄は便利だが、バスは路線がわかり難く乗りこなすのは難しい」といった記述がみられる。たしかに以前はそのような状況であったが、現在ではこれは不正確な記述といえる。

数年前まで、ロンドンの路線バスでは、車内で次停留所のアナウンスや表示などは無く、たとえ目的地の最寄り停留所名を調べていたとしても、初めて行く所ではどこで降りればよいか判断する術はなかった。それでもかつてのように、車掌さんが乗務していれば、あらかじめ降車停留所を告げて到着を教えてもらうこともできたが、今ではほぼ一〇〇%がワンマン車で、しかもテロ事件以降、運転席が客室から強化ガラスではほぼ完全にプロテクトされている状況では、運転士さんにお願いで教えてもらうこともままならない。結局、ロンドンのバスは地域の人々の足であって、旅行者には敷居の高い乗り物であった。ところが現在、ほとんどすべてのバスで、必ずバスの行先、

路線番号、次停留所名のアナウンスが行われる。さらに、車内のディスプレイに右記の情報が文字情報として表示される。とくは文字情報は、英語の聞き取りが難しい稿者のような外国人にとってはありがたい情報である。わが国でも、バス車内でのアナウンスや次停留所の表示は従前より行われているが、これらはすべて運転士のマニュアル操作による。それに対してロンドンでは、GPSを積んだバスが自分で現在位置を把握し、適切なタイミングで各種情報を自動的に提供する。さらにバスの位置情報は、停留所でのバス待ち時間の表示や運行管理にも使用される。ロンドンは一七百万ポンド（一八五億円）を投じてこの総合情報提供システム「Bus」を整備した。Busの詳細については後に述べることとし、まずはロンドンのバスの乗り方を紹介する。

路線と停留所の見つけ方

たとえば、バディントン駅前のホテルから出発して、大英博物館に出かけるとしよう。大英博物館はこの地下鉄駅からも少し離れており、バスの方が便利だ。さて、ロンドン市交通局（Transport for London）のホームページ（<http://www.tfl.gov.uk>）を開けば、トップページ右上に路線検索システム（Journey Planner）の入力欄がある。出発地（From）に Paddington、目的地（To）に British Museum と入力し、Leave Now のボタンをクリックすれば、図1の検索結果が表示される。これにより、乗車バス停はバディントン駅日停留所、



撮影：大分交通(株)蛸谷憲治

降車バス停は大英博物館、乗車バスの路線番号は7番、運行間隔は八分毎、所要時間は四二分であることがわかる。

なお、上記の例では目的施設とその最寄りバス停名がたまたま同じであったが、実際には異なる場合も多い。その場合、出発地・目的地入り力欄下のプルダウンメニューから、Station or stopではなくPlace of interestを選択する。すなわち、バス停名称がわからなくても（普通、わからないことの方が多い）、目的施設名で検索できる。さらに、検索は住所や郵便番号でも可能である。また、Advanced options ボタンをクリックすれば、様々な条件を加えた検索が可能になる。例えば、出発日および出発時刻の指定、特定の交通機関の指定（バスだけ、あるいは地下鉄だけなど）のほか、車椅子が利用可能なルートに限る、○分以上歩きたくない、といった条件検索も可能であり、きわめてユーザーフレンドリーなシステムとなつてい

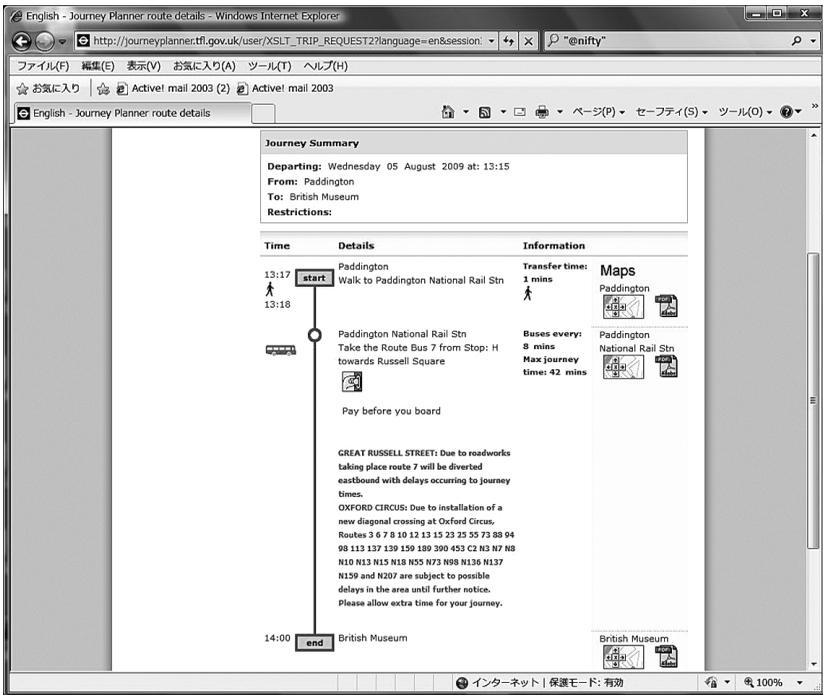


図1 検索結果

出所) ロンドン市交通局ホームページ

http://journeyplanner.tfl.gov.uk/user/XSLT_TRIP_REQUEST2?language=en&sessionID=JP05_890558250&requestID=1&tripSelector3=1&itdLPxx_view=detail&tripSelection=on&command=nop&calculateDistance=1

の座席指定特急が一、二〇〇円であるのに比べればかなり割高である。ここで裏技をひとつ。パディントン⇔空港ターミナル 1/2/3間ノンストップのヒースロー・エクスプレスの他に、同じ区間を主要五駅に停車し二六分で結ぶ「ヒースロー・コネクト」という列車が運行されている（鉄道会社は、なるべくエクスプレスの方に乗ってほしいので、コネクトはあまり宣伝していないが）。運行間隔は三〇分毎と少し間延びするが、運賃はエクスプレスの半額以下の66p（一、〇九〇円）で、待ち時間を含めて+三〇分の余裕があれば、コスト・パフォーマンスの高い選択肢であろう。

話をロンドンのバスに戻す。あまり知られていないことだが（実際、今回の視察の際の現地在住の通訳の方もご存じなかった）、ロンドンのバスは、赤い車体は共通でも、路線やエリアごとに二五社の民間バス事業者によって運行されている。しかし通常、利用者は事業者の相違をまったく意識していない。これは、バスサービスの提供主体はあくまでロンドン市交通局で、運行実務のみを民間バス事業者に委託しているためである。したがって、利用者は、各事業者のバスサービスではなく、ロンドン市交通局のバスサービスを利用している感覚である。

わが国でも、一つの市域で複数の事業者がバスを運行している都市は多々あるが、当然のことながら、バス事業者は自社のホームページや案内所では自社バスの路線・時刻等の情報のみを提供し、他社のバスは無視している。このため、自らの目的地がどのバス事業者の路線上にあるかわからない外来者は、各社の路線図や時刻表等を確認する必要がある、バス利用上のバ

リアとなっている。

これに対してロンドンの場合、公共交通の計画・提供には行政が責任を持つことで情報提供の一元化を行い、実際の運行は民間事業者に委託することでコスト削減を図っている。ロンドンではさらに、路線の営業権を七年ごとに入札にかけている。これにより、民間バス事業者はコスト削減、サービス改善のモチベーションを持つ。路線の合理的運行と競争原理を両立する有益な施策といえよう。

バス停で

パディントン駅の日停留所に着いた。バス停には、当該バス停を通るバス路線のみを示した路線図が掲示されている（図3）。7番の路線を見れば、路線図上にちゃんとBritish Museumのバス停があり、安心して乗車できる。

じつは、前述の路線検索システムは、名古屋市交通局をはじめわが国の多くのバス事業者でも導入しており、さほど目新しいものではない。今回のロンドン調査でもっとも参考になったのは、このバス停の路線図であった。わが国の場合、主要バス停に全路線が表示された路線図を掲出することが多いが、これでは、利用者は当該バス停とは無関係な多数の路線のなから目的とする路線を探さなければならない。そうではなく、主要バス停毎に、当該バス停を通る路線のみをピックアップした路線図を掲出することが利用者利便に適う。結局、多くの情報を網羅的に提供することが常に利用者役に役立つわけではなく、情

Day buses from Paddington

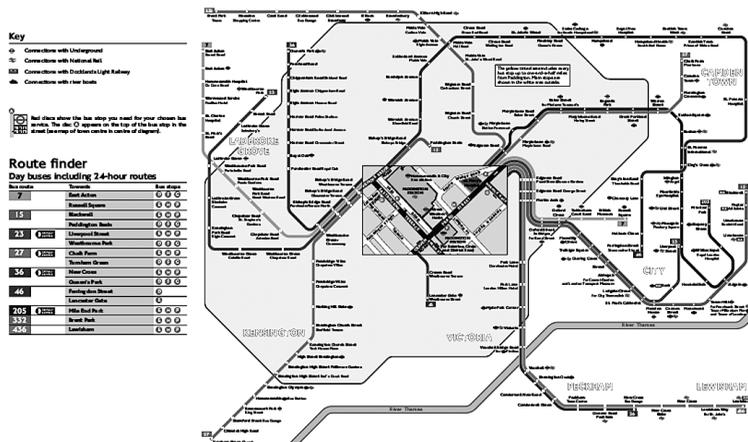


図3 パディングトン駅のバス路線図

出所) ロンドン市交通局ホームページ

<http://www.tfl.gov.uk/tfl/gettingaround/maps/buses/pdf/paddington-2201.pdf>

報の取捨選択が重要といえる。すなわち、事前のプランニング、バス停、バス車内の各シーンに必要な情報のみを提供し、不必要な、言い換えれば利用者を混乱させる情報は提供しないというスタンスが大事であろう。

もつともこのためには、主要バス停の数だけ路線図が必用であり、一枚の全路線図を作成、掲示するよりコストがかかるが、ロンドン市交通局はこれを実行している。路線図作成に如何程の予算が計上されているのかは聞き出せなかったが、フォーマットがあるのでさほどコストや手間はかからないとの回答であった。

意外なことに、ロンドンではバス停に時刻表は掲示されていない。代わりに、図4に示すとおり、運行間隔が表示される。これは、早朝夜間を除き概ね10分程度以内の頻度が確保されていることと、道路渋滞のため定時運行ができないならむしろ平均運行間隔を表示した方が現実的、という考え方による。

もつとも、たとえ数分間でも、いつ来るかわからないバスを待つのはイライラがつのる。ロンドンでは、このイライラを軽減するために、主要停留所、あと何分でバスが到着するかをリアルタイムで表示している（現地ではカウントダウンと呼ばれる）。わが国で言うところのバスロケーションシステム。カウントダウンは、二〇〇八年現在、ロンドンのバス停一八、九〇〇基中二、〇〇〇基に設置されているが、二〇一二年までに四、〇〇〇基に増やす予定である。

ところで、ヒアリングに訪れたロンドン市交通局のオフィスはテムズ川を渡ったロンドン南東部にあった。このあたり、

Monday - Friday							
First buses	6 to 7am		7am to 7pm		7pm to midnight		Last bus
0549	about every		about every		about every		0007
0559	8-10 minutes		5-9 minutes		9-13 minutes		

Saturday (also Good Friday)							
First bus	6 to 7am	7 to 8am	8 to 9am	9am to midday	midday to 7pm	7pm to midnight	Last bus
0549	0604	0704	about every	about every	about every	about every	0007
	0619	0720	10-13 minutes	5-9 minutes	7-10 minutes	10-14 minutes	
	0634	0738					
	0649	0758					

Sunday and other Public Holidays						
First bus	6 to 9am	9 to 10am	10 to 11am	11am to midnight		Last bus
0549	At these 04 minutes 19 past the 34 hour 49	0904 0919 0932 0944 0956	1011 1026 1038 1050	about every 10-13 minutes		0007

Operated by Metroline for London Buses

図4 バス停の運行間隔情報

出所) ロンドン市交通局ホームページ

http://journeyplanner.tfl.gov.uk/user/AHF/JP05_0000779b.pdf

サザーク (Southwark) 、ランベス (Lambeth) などは下町のイメージが強いが、近年は再開発が進みオフィス街に変貌しつつある。

ランベスと聞けば、ミュージカル「ミー&マイガール」中の有名なナンバー、「ランベス・ウォーク」を思い出す。舞台では、ランベスは、いささか品の悪い、独特のなまりのある、けれども人情味にあふれた下町として描かれていた。そのため、どんなところか、興味しんしんで訪れたが、べつにフーテンの寅さんのような人は歩いていなかった。

ちなみに、ミー&マイガール(以下、略してミーマイ)は、伯爵の落とし胤で、ランベスで育ったビルが、世継ぎのために伯爵家に迎え入れられようとするものの、それには身分不釣り合いな恋人のサリーと別れなければならない、というお話。しかしながら、悲劇的な要素は皆無で、ラストはハッピーエンド。これほど明るい、一点の陰りもないミュージカルも珍しい。同じくロンドンが舞台の階級差を越える成長物語(?)である「マイ・フェア・レディ」は、ミーマイに比べればむしろシリアスに見える。これは多分に、ビルがブレない、つまり爵位かサリーかで悩んだりせず、一貫してサリーと別れるぐらいなら爵位なんかいらぬ、と考えていることが、突き抜けた明るさ、爽やかさを醸し出している故と思われる。これほどハッピーなミュージカルであるが、初演は一九三七年のロンドン。大恐慌からはなんとか回復したものの、大陸ではナチスドイツが台頭し、第二次世界大戦の足音が聞こえ、社会に不安感が漂っていた時代である。舞台の上こそ、一〇〇%明るいお話が必要

だったのかもしれない。今年、わが国でも春の帝国劇場に続いて夏には中日劇場で東宝ミュージカル、同時期に梅田芸術劇場で宝塚歌劇花組と、ミーマイの上演がブレイクしているのもなんとなく理解できる気がする、というのには考えすぎか？

バス車内で

閑話休題。ロンドンの路線バスは一部を除いて前乗り中降り、運賃前払いである。バス運賃は均一制で、現金では一回(三二六円)と少々高いが、プリペイドカード(オイスターカード)では半額の二(一五八円)となり、名古屋市より安い。このため、ざっと見たところ、九割程度の乗客がオイスターカードを使用した。オイスターカードは、JR東海のTOICAやJR東日本のSuicaと同じ非接触ICカードで、乗車時に運転席横の読み取り機にタッチすれば運賃が差し引かれる。降車時に再度タッチする必要はない。残額が少なくなれば、チャージ(top upと言ふ)をしながら半永久的に使用できる。また、バスだけでなく、ロンドン市交通局の運営する地下鉄、ライトレール、路面電車、近郊鉄道(Overground)のほか、ロンドン市内の一部のNational Rail(民営化された旧国鉄路線)でも使用可能である。

なお、地下鉄の場合、ゾーン1(ロンドン中心部)内の運賃は、オイスターカードでは二(二五三円)であるが、現金では二(六三三円)に跳ね上がる。地下鉄一区が六〇〇円超とはずいぶん高額であるが、ロンドン市交通局によれば、オイスター

カードへの切り替えを促進するため、現金運賃のみ引上げた結果とのことである。事業者にとって、現金からICカードに替わることは、現場での現金取扱の減少や券売機の削減といった実務面の効率化に加えて、利用者の利用履歴が把握できるため、運行計画の策定において非常に有益なデータが得られる。このため、ロンドン市交通局ではオイスターカードへの切り替えを促進したわけであるが、わが国ではICカードでも現金でも運賃は同一であることをロンドン市交通局の担当者に言うところでは「それはICカードへの切り替えはなかなか進まないだろう」と、非常に不思議そうな顔をされた。

さて、オイスターカードは二のデポジットが必要であるが、上記のようにバスと地下鉄に一回ずつ乗れば元がとれるため、是非オイスターカードの利用をお勧めします。地下鉄駅の券売機や出札窓口で購入でき、チャージも券売機や出札窓口のほか、オンラインでも可能である。タッチパネル式の券売機は、英語のほかフランス語、ドイツ語、イタリア語、中国語、日本語などの表示が可能で、外国人でも容易に購入およびチャージが可能となっている。

さらに、オイスターカードで一日の利用金額が二(三三(バスのみ利用の場合。地下鉄も利用した場合は金額が異なる))に達すると、それ以上は引落されない「キャップ運賃」(Price Cap)が制定されている。すなわち、オイスターカードには一日フリー乗車券の機能も付加されているといえる。

ちなみに、なぜオイスター(Oyster=牡蠣)なのか、ロンドン市交通局で尋ねたが「わからない」とのことであった。

乗車したバスが動き出した。バス停を発車し五〇m進んだ時点で行き先（前述の例では Russell Square）の音声放送が行われ、行き先および次停留所名（St. Mary's Hospital）がディスプレイに表示される。さらに、次停留所まで一〇〇mの位置に達した時点で次停留所名が放送される。また、これに加えて、鉄道への乗換停留所や主要施設等の最寄り停留所ではその旨の案内も行なわれる。降車停留所（British Museum）の案内が聞こえれば、わが国と同様、降車ボタンを押して、バスが停車すれば降りるだけである。

二〇〇九年上期までに、ロンドンのすべてのバス（約八、〇〇〇台）に、この総合情報提供システム「Bus」が整備された。



Bus は、すべての人々のバス利用を容易にするが、とくに、視覚障がい者および聴覚障がい者、非居住者、言葉の壁に直面している外国人にとって利便が大きい。

ところで従来、ロンドンのバスといえば、車両後部がオープンデッキで、自己責任で飛降り飛降り自由の「Routemaster」が有名であったが、バリアフリー化に対応不可能なことから、二〇〇五年までにノンステップ・密閉式の新車に代替された。ただし、現在でも観光資源として一部の車両が残され、動態保存的に 6 系統の一部（Kensington, Royal Albert Hall ~ Aldwych）および 15 系統の一部（Tower Hill ~ Trafalgar Square）で運用されている。もともと、6 系統および 15 系統のすべての車両が Routemaster ではないので、乗れるかどうかは運次第。日頃のオコナイの悪い稿者は乗れなかった。そのため、著作権フリーのウィキペディアからの写真をご覧ください（安直ですみません）。

おわりに

前述のように、Bus 整備のために一七百万ポンド（一八五億円）が投じられたが、これはロンドン市の公債で賄われ、交通局の自主財源ではない。この背景には、たんに交通事業の採算性ではなく、都市の公共交通を社会基盤と位置づけ、利便性の高い交通システムを提供することで、快適で効率的な街づくりを実現しようとする姿勢がうかがえる。これからの街づくりを考える上で、参考とすべき視点であろう。



といった堅い話はともかく、地上を適度な早さで進んでいく路線バスは、ダブルデッカーの二階最前列に座れば地上四mからのパノラマが広がる、地下鉄やタクシーより観光客には魅力的な乗り物です。治安も問題なく、次の英国旅行では是非一度ご乗車ください。

注

(1) 山本雄吾、蛭谷憲治「路線バスの利用情報改善に向けて
〜乗りやすいバス・使いやすいバスのために〜」『おおいた
の経済と経営』（株大銀経済経営研究所）第二二七号